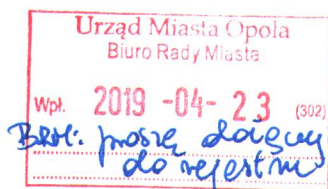


BRM.0003.95.2019



Pani
Elżbieta Kurek
Radna Miasta Opola

W odpowiedzi na Pani interpelację w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego z ruchu samochodowego, uprzejmie informuję, że władze Miasta Opola analizują sytuację związaną z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi pochodzącymi z ruchu samochodowego.

Odnosząc się do danych, które podała Pani Radna w swojej interpelacji, na potrzeby opracowania niniejszej odpowiedzi przeanalizowano następujące dokumenty strategiczne:

- Uchwałę Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku w sprawie zmiany uchwały Nr XXXIX/612/09 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 21 grudnia 2009 r. w sprawie „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego” zmienionej uchwałą Nr VI/70/11 z dnia 28 lutego 2011 r. oraz uchwałą Nr XLII/662/13 z dnia 30 września 2013 r.;
- Raport o stanie Miasta Krakowa 2017- opracowanie Głównego Urzędu Statystycznego;
- Uchwałę Nr XXXVII/403/2018 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony powietrza dla strefy opolskiej i miasta Opola ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM 10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz poziomów dopuszczalnych pyłu PM 2,5, ozonu i benzenu dla strefy opolskiej”;
- Statystyczne Vedemecum Samorządowca 2018 dla Miasta Opola – opracowanie Głównego Urzędu Statystycznego.

Analizując ww. dokumenty ustalono, że w przypadku emisji zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł komunikacyjnych w mieście Krakowie ich średni udział w stężeniach średniorocznych pyłu PM10 wynosi ok. 18 %. W przypadku Opola średni udział w stężeniach średniorocznych pyłu PM10 wynosi ok. 6 %. Należy przy tym podkreślić, że Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Opolu nie stwierdził na terenie miasta Opola przekroczenia następujących parametrów: średniorocznego stężenia pyłu PM10, poziomów dopuszczalnych tlenków azotu, ozonu i benzenu, czyli zanieczyszczeń związanych z emisją komunikacyjną. W Krakowie źródła komunikacyjne odpowiedzialne są za wysokość stężeń średniorocznych dwutlenku azotu (średnio ponad 65% udziału w stężeniach), które przyczyniają się do przekroczenia norm dla dwutlenku azotu.

Na podstawie ww. opracowań, ustalono, że w 2017 r. ilość zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 osób w Krakowie wynosiła 611 pojazdów.

A w Opolu w 2017 roku na 1000 mieszkańców przypadało 651 zarejestrowanych samochodów osobowych.

Natomiast liczba mieszkańców Krakowa w 2017 r. wynosiła 767 348 osób, a ilość zarejestrowanych samochodów osobowych – 468 657.

Liczba mieszkańców Opola w 2017 r. wynosiła 128 140, a ilość zarejestrowanych samochodów osobowych – 83 419.

Na stan powietrza i rozprzestrzenianie się w nim zanieczyszczeń mają wpływ m.in. czynniki meteorologiczne, ukształtowanie powierzchni, układ urbanistyczny, gęstość dróg, itp. Dlatego trudno porównywać oba miasta. Ważne jest, że w obu miastach od wielu lat podejmowane są liczne działania na rzecz poprawy jakości powietrza.

W Opolu prowadzone są analizy dotyczące problemu wpływu emisji spalin pochodzących z transportu drogowego na stan powietrza, ale również podejmowane są działania w zakresie obniżenia ilości emitowanych zanieczyszczeń z ww. źródeł emisji. Dlatego miasto Opole zostało objęte „Programem ochrony powietrza dla strefy opolskiej i miasta Opola ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM 10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz poziomów dopuszczalnych pyłu PM 2,5, ozonu i benzenu dla strefy opolskiej” przyjętym uchwałą

Nr XXXVII/403/2018 z dnia 30 stycznia 2018 r. przez Sejmik Województwa Opolskiego oraz „Planem gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Opola” przyjętym przez Radę Miasta Opola uchwałą Nr LVI/1103/18 z dnia 22 lutego 2018 r.

Oba ww. dokumenty wskazują na przyczyny zanieczyszczenia powietrza, które mają największy wpływ na kształtowanie stanu powietrza. Analizy te poprzedziły coroczne oceny jakości powietrza prowadzone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu, które wskazują, że jego stan poprawia się, ale nadal jest niezadawalający. Natomiast zmienia się udział poszczególnych źródeł mających wpływ na stan powietrza. Początkowo obserwowano największy wpływ sektora energetyki i przemysłu, jednakże w wyniku stosowania rozwiązań technologicznych i prawnych, wpływ sektora przemysłowego na stan powietrza obniżył się. Wyniki ocen rocznych wskazują obecnie, że za nieodpowiedni stan powietrza odpowiada w największym stopniu sektor bytowo – komunalny (zanieczyszczenia powstające podczas spalania paliw w domowych piecach i kotłach), a następnie transport i w dalszej kolejności przemysł. Największy udział (ok. 68 %) w stężeniach średniorocznych mają zanieczyszczenia powstające poza Opolem, jako tzw. napływ, który powstaje w ww. źródłach emisji. Stan powietrza w Opolu w ciągu roku dynamicznie się zmienia, a różnice czystości (jakości) powietrza są bardzo zauważalne jeśli weźmie się pod uwagę sezon letni i sezon zimowy (grzewczy). Najwięcej dni z przekroczonymi dopuszczalnymi stężeniami dobowymi pyłu zawieszonego PM₁₀ (50 µg/m³) od wielu lat występuje głównie w sezonie grzewczym. W sezonie grzewczym zdarzają się również dni z przekroczonymi poziomami informowania i alarmowymi stężeniami pyłu zawieszonego PM₁₀ (150 µg/m³¹, 300 µg/m³). Dlatego bardzo ważne jest, aby jak najwięcej mieszkańców Opola i jego okolic, województwa opolskiego, a nawet obszarów położonych dużo dalej zmieniło sposób ogrzewania na ekologiczny. Wówczas stan powietrza ulegnie znaczącej poprawie. Tylko podejmowanie wielotorowych działań zarówno przez władze samorządowe, rządowe, jak i mieszkańców, dadzą pozytywne efekty w postaci poprawy jakości powietrza.

W związku z tym Miasto Opole oraz jednostki podległe prowadzą liczne działania, które przyczyniają się do poprawy stanu powietrza w Opolu. Oprócz wielu przedsięwzięć w zakresie obniżenia emisji z sektora bytowo-komunalnego, prowadzone są działania w zakresie obniżenia emisji z zakresu transportu drogowego. Dlatego Miasto Opole podjęło działania na rzecz rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego miejskiego i rozwoju alternatywnych niezmotoryzowanych form transportu oraz wdrożenia energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań z uwzględnieniem wszystkich uczestników ruchu poprzez:

- wprowadzenie autobusów spełniających najwyższe wymagania emisyjne;
- zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej poprzez jej uatrakcyjnienie;
- poprawę standardu oraz wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych w transporcie publicznym;
- dążenie do wprowadzenia nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich;
- politykę cenową opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego;
- zachęcanie do korzystania z systemu transportu zbiorowego;
- priorytet dla ruchu pieszego, ruchu rowerowego i transportu zbiorowego w mieście;
- poprawę funkcjonowania systemu transportu publicznego, w tym poprzez uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej;
- tworzenie buspasów oraz wydzielanie przejazdów dla autobusów;
- wdrożenie systemu ITS (tj. Inteligentny System Zarządzania Ruchem), w celu uprzywilejowania autobusów;
- poprawę komfortu i bezpieczeństwa funkcjonowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej;
- budowę ścieżek rowerowych;
- budowę parkingów typu Park&Ride oraz Park&Bike;

¹ - 150 µg/m³ – poziom informowania, zgodnie z „Programem ochrony powietrza dla strefy opolskiej i miasta Opola ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM₁₀ i poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz poziomów dopuszczalnych pyłu PM_{2,5}, ozonu i benzeny dla strefy opolskiej”

- stosowanie nawierzchni o najwyższej odporności na ścieranie na skrzyżowaniach i na odcinkach jezdni o największym natężeniu ruchu.

Tabor Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o. (dalej MZK Sp. z o.o.), liczy 94 pojazdy, z czego 40 autobusów spełnia normy EURO IV, V oraz VI, co stanowi 43% całej floty pojazdów. Na przestrzeni ostatnich lat zakupiono autobusy spełniające najwyższe normy, a więc EURO V i EURO VI. Zarówno Miasto Opole, jak i MZK Sp. z o.o. podjęły dwa zasadnicze działania mające na celu poprawę stanu technicznego taboru. Pierwsze polegało na odnowie taboru miejskiego, poprzez zakup autobusów. Dotychczas były to zarówno nowe, jak i używane autobusy. Jednakże w związku z realizacją projektu pn. „Czysta komunikacja publiczna - zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu - etap I”, dofinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w latach 2018-2019 zostanie zakupionych łącznie 61 szt. nowoczesnych, niskoemisyjnych autobusów spełniających normę EURO VI. Będą to autobusy przegubowe (18 m, 15 szt.), klasy MAXI (12 m, 43 szt.) oraz klasy MIDI (10 m, 3 szt.). W 2018 r. zakupiono 28 autobusów, na 2019 r. zaplanowano zakup pozostałych 23, a w 2020 następne 10 szt. Jest to pierwsze, tak duże, kompleksowe powiększenie taboru autobusów w historii Opola, które nie byłoby możliwe bez zewnętrznego wsparcia, wartość całego projektu kształtuje się na poziomie 118,4 mln zł, a dofinansowanie wynosi 68,9 mln zł. Drugim działaniem aktualnie już realizowanym (również w ramach ww. projektu) jest przebudowa zajezdni MZK Sp. z o.o. wraz z zakupem holownika. Dzięki realizacji tego zadania powstanie ciąg diagnostyczno-obslugowy do codziennej kontroli technicznej i obsługi eksploatacyjnej autobusów, w tym budowa hali mieszczącej zaprojektowaną instalację wielobranżową zapewniającą prawidłowe wykonywanie procesów obsługowo-kontrolnych. Prowadzenie prawidłowej diagnostyki silników autobusowych pozwoli uniknąć ewentualnych nadmiernych emisji ze spalania paliw, w przypadku stwierdzenia ewentualnych niesprawności silników autobusów. Poprzez realizację przebudowy zajezdni autobusowej wraz z zakupem holownika, znacznej poprawie ulegnie obsługa serwisowa pojazdów miejskiego przewoźnika.

Polepszenie atrakcyjności publicznego transportu autobusowego przyczynia się do zwiększenia ilości osób korzystających z oferty przewoźników publicznych. W ciągu 10 lat ilość pasażerów korzystających z przejazdu miejskimi autobusami wzrosła o ponad 1,5 mln pasażerów. W 2010 r. liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej wynosiła 18 120 000, a w 2019 r. - 19 760 000.

Dlatego Miasto Opole promuje komunikację miejską i zachęca mieszkańców oraz osoby odwiedzające Opole do korzystania z przewozów autobusami. Innowacyjnym w skali kraju rozwiązaniem jest współpraca z koleją (Przewozy Regionalne Sp. z o.o.). Polega ona na umożliwieniu posiadaczom biletów okresowych komunikacji miejskiej darmowy przejazd pociągami pomiędzy 9 stacjami kolejowymi w Opolu. W 2018 r. w ramach wspólnego biletu pasażerowie skorzystali z około 24 000 przejazdów.

Dodatkowo właściciele/współwłaściciele samochodów osobowych mogą skorzystać z bezpłatnych przejazdów w każdy piątek oraz w dniu obchodów Europejskiego Dnia bez Samochodu, tj. 22 września w godz. 6:00 – 23:59.

Oprócz ww. działań w 2019 r. zostanie uruchomiona sprzedaż biletów m.in. poprzez biletomaty mobilne (w autobusach) i stacjonarne (na przystankach), a także zostaną zamontowane tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na 45 przystankach autobusowych na terenie Opola. Kolejne tablice pojawią się na terenie centrum przesiadkowego Opole Wschodnie (10 tablic) w 2020 r. oraz na terenie centrum przesiadkowego Opole Zachodnie (5 tablic) w 2020 r.

W przyszłości planowane jest rozszerzenie sieci komunikacji miejskiej, aby jak najwięcej osób korzystało z transportu publicznego. Planuje się również wydłużenie tras przejazdów miejskich autobusów do niektórych miejscowości położonych w sąsiednich gminach.

Analizuje się również aspekt transportowy przy zakupie środków transportu służących do pracy w jednostkach organizacyjnych Miasta Opola oraz przy wyborze firm, które świadczą usługi komunalne na rzecz Miasta Opola np. w zakresie odbioru odpadów komunalnych. Ustalając warunki zamówień publicznych w zakresie zakupu samochodów lub świadczenia usług, określono wymogi w zakresie spełnienia norm emisji spalin przez ww. pojazdy. Jako kryterium wyboru oferty przy wyborze firmy świadczącej usługi w zakresie odbioru odpadów wskazano możliwość otrzymania dodatkowych punktów w zakresie posiadania przez oferentów samochodów spełniających normy emisji spalin, co najmniej EURO V. Wyżej punktowana była również ilość samochodów spełniających wyższe normy

emisji spalin. W jednostkach miejskich i spółkach komunalnych sukcesywnie wymieniane są środki transportu. Przy dokonywaniu zakupu nowych pojazdów wymaga się, aby pojazdy samochodowe spełniały normy emisyjne wg aktualnych przepisów obowiązujących w okresie dokonywania zakupu. Używany tabor transportowy utrzymuje właściwy, zgodny z przepisami, stan techniczny dzięki wykonywaniu jego codziennej i okresowej obsługi technicznej, a także jego właściwej eksploatacji np. poprzez zasilanie pojazdów paliwem zakupionym od certyfikowanych dostawców.

W Opolu prowadzone są również działania kontrolne w zakresie emisji spalin samochodów. Stacje diagnostyczne działające na terenie Opola w 2018 r. skontrolowały 85.943 pojazdów.

Miasto Opole podejmuje kompleksowo wiele działań w zakresie redukcji emisji oraz zanieczyszczeń powietrza. W 2018 r. w Opolu posprzątano na mokro 528,06 km dróg, aby przeciwdziałać wtórnej emisji pyłów z powierzchni dróg. W celu redukcji wtórnej emisji prowadzi się remonty uszkodzonych dróg i poprawia stan ich nawierzchni. Na realizację tego typu działań zostały pozyskane środki finansowe pochodzące z Unii Europejskiej, przy przyznaniu których oceniany był również aspekt ekologiczny. Działania te wynikały z realizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej”. W związku z tym przystąpiono do ich realizacji. Prowadzenie inwestycji wymaga także przygotowania terenu do prowadzenia remontów i budów, ale również wykonania projektu zagospodarowania terenu, w tym wyznaczenia miejsc pod nasadzenia zamienne drzew i krzewów, aby zrekompensować przeprowadzone wcześniej wycinki drzew, które kolidowały z inwestycją. Miasto Opole podejmuje działania w zakresie przeniesienia części ruchu samochodowego, a w szczególności tranzytowego na obrzeża miasta i w tym celu, aktualnie realizowana jest Obwodnica Piastowska, na odcinku od obwodnicy północnej do węzła komunikacyjnego przy ul. Niemodlińskiej, a w dalszej kolejności będzie realizowany odcinek do ul. Krapkowickiej. Rozpoczęły się również prace dotyczące koncepcji obwodnicy południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej.

Miasto pozyskuje środki finansowe na realizację działań w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń transportowych, w tym na nasadzenia ok. 5 tys. drzew wzdłuż 70 ulic. Oprócz tego typu działań, prowadzone są na bieżąco również inne czynności w zakresie wyznaczania i realizacji nowych terenów zieleni, np. Park 800-lecia, rewitalizacja części terenu na Kamionce Piast, aby oprócz redukcji zanieczyszczeń w powietrzu, niwelować skutki ocieplenia klimatu.

Wsluchając się w głos mieszkańców planuje się wprowadzenie na Rynku, a także w jego okolicach, strefy zamieszkania. To oznacza, że na wyznaczonych ulicach Starego Miasta pierwszeństwo będą mieli piesi, zmniejszy się liczba miejsc parkingowych i powstanie więcej letnich ogródków. Z czasem strefa będzie rozszerzana na kolejne ulice w ścisłym centrum, być może w przyszłości wprowadzony zostanie całkowity zakaz jazdy samochodem przez Stare Miasto.

Miasto Opole realizuje również inwestycje mające na celu m. in. rozwój infrastruktury przeznaczonej do niezmotywowanego transportu indywidualnego, poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska, poprzez inwestycję w ciągi pieszo-rowerowe oraz obiekty związane z ułatwianiem dostępu i zachęcające do korzystania z transportu publicznego. Opole wraz z innymi gminami przystąpiło do realizacji projektu pn. „Czas na rower – Budowa ścieżek pieszo – rowerowych w Aglomeracji Opolskiej”, który obejmuje zbiór zadań realizowanych na obszarze AO mających wpłynąć na rozwój zrównoważonej intermodalnej mobilności oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i generowanych przez zmotoryzowanych użytkowników dróg, w tym redukcji CO₂. W ramach zintegrowanego przedsięwzięcia wykonane zostaną ścieżki pieszo-rowerowe na terenie Miasta Opola, Gminy Krapkowice, Gminy Prószków, Gminy Dobrzeń Wielki, Gminy Komprachcice, Gminy Gogolin, Gminy Tarnów Opolski i Gminy Strzelecki. Ponadto, zaplanowano budowę zatok autobusowych oraz infrastruktury towarzyszącej (miejsca do odpoczynku, wiaty), parkingi Park & Ride (Gmina Krapkowice i Prószków) oraz parkingi Bike & Ride (Gmina Krapkowice, Prószków, Tarnów Opolski oraz Strzelecki).

Transport drogowy jest źródłem, w którym należy prowadzić działania naprawcze. W związku z szacowanym wzrostem liczby pojazdów w perspektywie kolejnych lat, który bilansuje spadek emisji spalinowej w związku z zaostrzającymi się normami jakości spalin EURO oraz mimo poprawy stanu technicznego dróg i floty pojazdów konieczne jest wprowadzenie działań naprawczych redukujących emisję ze źródeł komunikacyjnych. Dlatego władze miasta i służby Miasta Opola mając na uwadze cel jakim jest poprawa jakości powietrza w Opolu, która wpływa na jakość życia jego mieszkańców, podejmują wiele działań w tym sektorze.

z up. Prezydenta Miasta
Małgorzata Stelnicka
Z-ca Prezydenta Miasta